EL MITO

11

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

275 GTB/C: cuando corrían los caballeros

Dino 246: la pequeña GT de los años 60

F1 90: el Cavallino vuelve con Prost

Modelismo: todas las Ferrari de rally

10011
9 789504 900306

$14·90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 11

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS MONOPLAZA F1

F1 90, el anti McLaren

1990: proyectada por el inglés John Barnard justo antes de su pase a Benetton, le permitió a Alain Prost ganar 5 GP y uno a Nigell Mansell. Al final de la temporada, el francés fue segundo en el Mundial, detrás de Ayrton Senna.

Gran Premio de Inglaterra: Alain Prost en carrera hacia la victoria. En la foto pequeña, un primer plano del francés, que en 1990 era el campeón saliente.

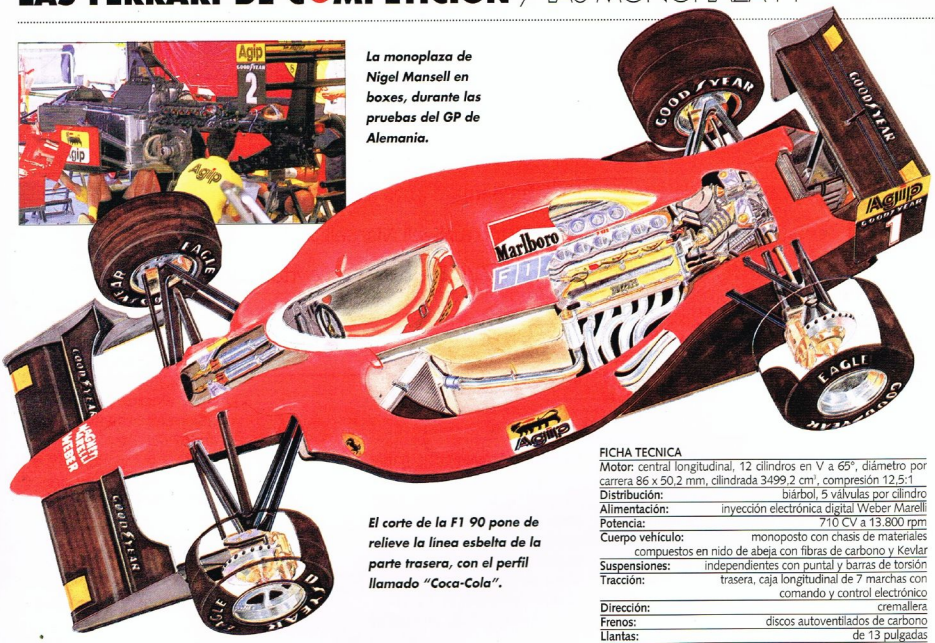
Al igual que otras Ferrari de Fórmula 1, la que participó en el Campeonato Mundial de 1990 tenía dos nombres: el oficial, es decir F1 90, y el nombre derivado del número del proyecto, 641, con el que era conocida en la Sección Carreras de la casa en Fiorano. La F1 90 era la evolución lógica de la F1 89 (o 640) de la temporada anterior. De ella conservaba las dimensiones externas y también la estructura general.

El chasis fue levemente modificado, bajo la supervisión del argentino Enrique Scalabroni, con la ayuda del estadounidense Steve Nichols.

CAMBIOS DE SIETE VELOCIDADES CON COMANDO ELECTRONICO

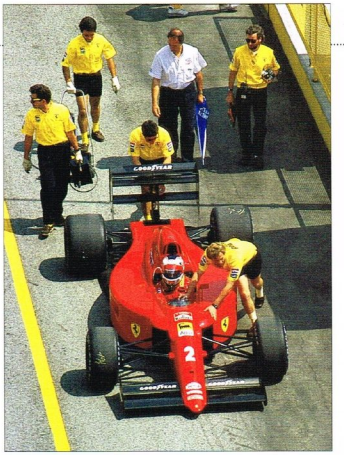
La 640, originalmente, había sido proyectada por John Barnard, que a fines de 1989 pasó a la Benetton como director técnico. En el momento de la presentación, en febrero de 1990, la monoplaza seguía teniendo el 12 cilindros modelo 036, similar al empleado en la temporada anterior. La caja longitudinal de siete marchas, con comando electro-hidráulico y control electrónico, era, en cambio, de nuevo tipo: con respecto a la caja de 1989 tenía dimensiones menores y permitía un grupo de transmisión particularmente esbelto y liviano. Las modificaciones en la transmisión habían sido decididas para mejorar la confiabilidad de los cambios,

La monoplaza de Nigel Mansell en boxes, durante las pruebas del GP de Alemania.


Marlboro
Agip
GOODYEAR
EAGLE
Agip
GOODYEAR
EAGLE
GOODYEAR
EAGLE
GOODYEAR
EAGLE

chasis, para poder efectuar con mayor facilidad eventuales cambios de tipo aerodinámico. La versión más reciente de la F1 90 tenía la trompa más en punta y menos cuadrada. La Ferrari no sufrió de manera traumática la partida de Barnard y la 641/2, gracias a las numerosas modificaciones, se mostró competitiva en el Campeonato Mundial.

De todos modos, hay que subrayar la importancia de tener en el equipo un piloto de la jerarquía de Alain Prost, contratado a fines de 1989 para acompañar a Nigel Mansell. Demostró ser de capital importancia durante el desarrollo del vehículo: en la fase de pruebas apareció la indiscutible capacidad del campeón francés para afinar las cualidades de una monoplaza hasta llevarla a su máximo rendimiento.



Desde la izquierda: Nigel Mansell, Cesare Fiorio y Alain Prost

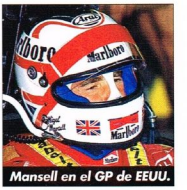
Nigel Mansell reingresa en los boxes después de las pruebas del GP de San Marino en la pista de Imola.

EL MOTOR 037 FUE EL ARMA SECRETA DE LA F1 90

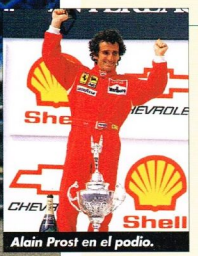
Una gran cantidad de trabajo fue dedicada al desarrollo del motor 037, que el equipo comenzó a usar en carrera a partir del Gran Premio de Hungría. Las diferentes dimensiones de diámetro y carrera cambiaron levemente la cilindrada, de 3497 a 3499 cm^3. La aplicación de modelos matemáticos de simulación permitió mejorar constantemente el rendimiento termodinámico. La disminución de los rozamientos internos, las piezas móviles más livianas y el desarrollo de lubricantes cada vez más refinados, permitieron aumentar progresivamente la cantidad de vueltas máximas del motor y, en consecuencia, incrementar la potencia entregada.

PARA LAS PRUEBAS DE CLASIFICACION CONTABA CON 710 CABALLOS

De los 665 CV a 13.200 rpm con que contaba la primera versión 036, se pasó primero a 690 CV a 13.600 rpm con el 037, y luego a cerca de 710 CV a 13.800 rpm, en la versión especial desarrollada para las pruebas de clasificación. La F1 90 le permitió a Alain Prost luchar hasta el final con Ayrton Senna por el título mundial. La combinación entre el óptimo equilibrio del chasis y la gran potencia del motor dio excelentes resultados. Prost logró ganar cinco grandes premios en 1990, consiguiendo el segundo puesto en la clasificación del Mundial, detrás de Ayrton Senna. Un accidente con el brasileño en la penúltima carrera del año, el Gran Premio de Japón, dejó muchas dudas sobre quién de los dos lo había provocado, y Prost quedó con la amargura de no ganar. Su compañero de equipo, Nigel Mansell, ganó en Portugal y fue quinto en el Campeonato Mundial.



Mansell en el GP de EEUU.



Alain Prost en el podio.

ASI LA RECUERDA PROST

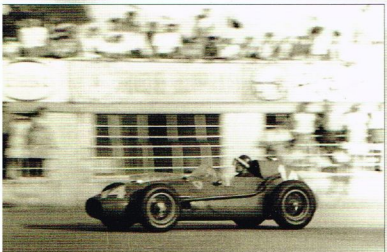
"La 641 era una monoplaza muy eficaz desde el punto de vista aerodinámico. Tenía un comportamiento equilibrado, en especial en las curvas más veloces donde justamente cuenta la estabilidad en altas velocidades, que sólo la aerodinámica puede asegurar. También el chasis tenía un comportamiento óptimo, permitiéndonos ser muy competitivos. La evolución del motor también fue buena, con una potencia que aumentó paulatinamente durante el año. El problema más grande de la 641 se verificaba en la aceleración, saliendo de las curvas lentas, cuando sufríamos problemas de tracción. Una característica negativa, que además empeoraba por la entrega de potencia, súbita y brutal, por parte del 12 cilindros Ferrari."

Alain Prost

1958, Maranello vuelve a ganar

Fue un año trágico para la casa del Cavallino, que perdió a Musso y Collins. Mike Hawthorn ganó el Mundial (primera vez que un inglés se coronaba campeón), pero anunció su retiro y murió en un accidente de autos, a comienzos de 1959.

Para la F1 el Campeonato del Mundo 1958 fue trágico. La Ferrari perdió a Luigi Musso y a Peter Collins en dos accidentes mortales. El inglés Stuart Lewis-Evans murió como consecuencia de una salida de pista en el GP de Marruecos. El título de Campeón del Mundo volvió a las manos de un piloto de Ferrari, Mike Hawthorn, que logró preceder en la clasificación a Stirling Moss, pese a haber obtenido una sola victoria, contra las cuatro de su veloz y desafortunado adversario.



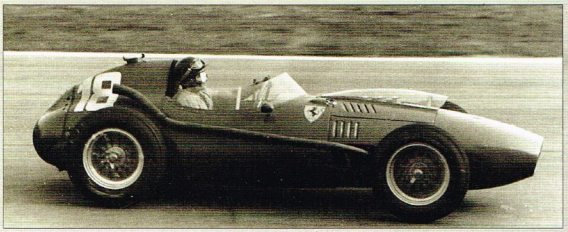
Hawthorn en Monza con la Dino 246 F1.

FUE UNA TEMPORADA EXITOSA PERO LA FERRARI NO FESTEJO

Después de retirarse de las competiciones, Mike Hawthorn murió en un accidente de ruta, en enero de 1959. La vuelta al título de la Ferrari estuvo manchada por una serie tal de eventos negativos que en Maranello no hubo festejos por el triunfo. En Argentina, sin los Vanwall y los BRM, Stirling Moss largó con un Cooper-Climax, ganando sorpresivamente el Gran Premio con la pequeña y liviana monoplaza inglesa con motor trasero. Moss precedió a las Ferrari de Musso y Hawthorn, mientras que Fangio fue cuarto.

LA TABLA DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Hawthorn	Ferrari	42	1 (F)
Moss	Cooper y Vanwall	41	4 (RA, NL, P, MA)
Brooks	Vanwall	24	3 (B,D,I)
Salvadori	Cooper	15	
Schell	BRM	14	
Collins	Ferrari	14	1 (GB)
Musso	Ferrari	12	
Trintignant	Cooper	12	1 (MC)
Lewis-Evans	Vanwall	11	
Hill	Ferrari	9	
von Trips	Ferrari	9	
Behra	Maserati y BRM	9	
Bryan	Belond	8	1 (Indy)
Fangio	Maserati	7	
Amick	Demler	6	
Boyd	Bowes Seal	4	
Brabham	Cooper	3	
Allison	Lotus	3	
Bonnier	Maserati	3	
Bettenhausen	Jones Maley	3	
McLaren	Cooper	2	
Rahtmann	Leader Card	2	



A la derecha en la foto grande, Hill con Dino 246 F1 desfila frente a los boxes de Monza en el GP de Italia 1958. A la izquierda, el campeón estadounidense corriendo en el trazado italiano.

1958: EL AÑO DEL PAPA JUAN XXIII

Europa: *Entran en vigencia los tratados que crean la Comunidad Económica Europea y el Euratom, Comunidad Europea de la Energía Atómica.* ***Argentina:*** *Arturo Frondizi asume la presidencia de la Nación. Ese año se firman los primeros contratos petroleros con compañías privadas, y se acuerda la instalación de plantas automotrices.* ***Vaticano:*** *Muere Pío XII y es elegido papa Angelo Roncalli, Juan XXIII, a quien llamarán "el Bueno".* ***Literatura:*** *Se le otorga el premio Nobel a Boris Pasternak, a quien el gobierno de la URSS no le permite concurrir a recibirlo.* ***Deportes:*** *Brasil gana el Campeonato Mundial de Fútbol de Suecia.* ***Transportes:*** *Se inauguran los primeros 100 kilómetros de la Autostrada del Sole, primer gran autopista italiana.*

1958: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Argentina, *19 de enero*	*2° Musso, 3° Hawthorn*
GP de Mónaco, *18 de mayo*	*2° Musso, 3° Collins*
GP de Holanda, *25 de mayo*	*5° Hawthorn*
GP de Bélgica, *15 de junio*	*2° Hawthorn, 6° Gendebien*
GP de Francia, *6 de julio*	*1° Hawthorn, 3° von Trips, 5° Collins*
GP de Inglaterra, *19 de julio*	*1° Collins, 2° Hawthorn*
GP de Alemania, *3 de agosto*	*4° von Trips*
GP de Portugal, *24 de agosto*	*2° Hawthorn, 5° von Trips*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*2° Hawthorn, 3° Hill*
GP de Marruecos, *19 de octubre*	*2° Hawthorn, 3° Hill*

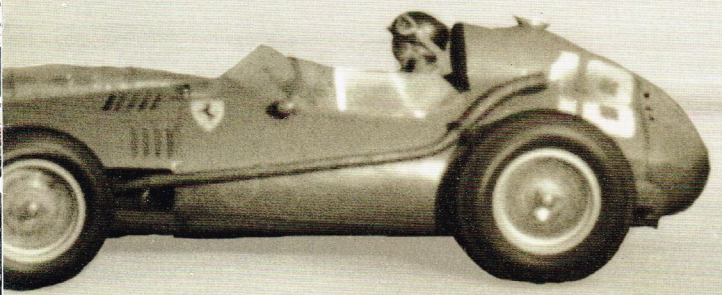
El caballito de batalla de la Ferrari, para la temporada 1958, fue la Dino 246 F1 con motor delantero.

to con Maserati. En Montecarlo, Moss volvió a competir con Vanwall, dejando el Cooper a Trintignant, que ganó el Gran Premio de Mónaco.

DEBUTO EL LOTUS GANARON VANWALL Y COOPER

La Ferrari fue segunda con Musso y tercera con Collins, delante de Brabham y Schell. Lotus, en su debut en los GP, se ubicó sexto con Allison. En Holanda, Moss volvió a ganar, superando netamente al BRM de Schell y Behra y candidateándose para el título. Hawthorn, el mejor de los ferraristas, fue quinto, detrás de Roy Salvadori.

En Indianápolis ganó Bryan, y en el Gran Premio de Bélgica, después del abandono de Moss, fue Tony Brooks quien llevó al Vanwall a la victoria, dejando atrás a la Ferrari de Hawthorn. En Reims, el Gran Premio de Francia fue trágico por el accidente mortal de Musso, que salió de pista en la curva Muizon con su Ferrari. Hawthorn ganó la carrera, superando a Moss y la otra Ferrari de von Trips. Fangio, cuarto, anunció su retiro de las carreras después del accidente de Musso. Collins terminó quinto, pero se impuso en el siguiente Gran Premio de Inglaterra, precediendo a su compañero de equipo Hawthorn. En el Gran Premio de Alemania, en Nürburgring, Collins fue víctima de un accidente mortal.



LA FERRARI FUE CAMPEONA CON UN PUNTO DE VENTAJA

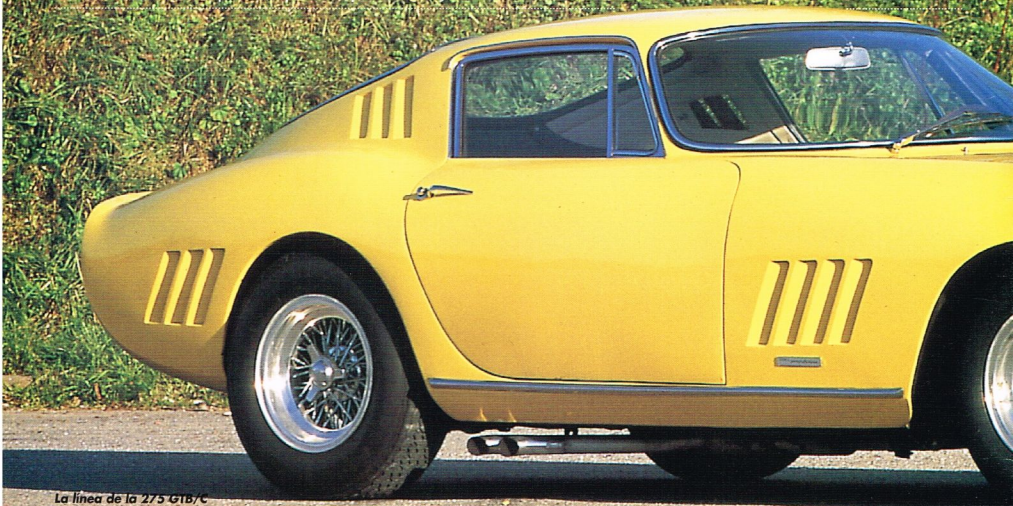
La victoria fue para Brooks con Vanwall, que dejó atrás a los Cooper de Salvadori y Trintignant. La Ferrari sólo fue cuarta con von Trips. En Portugal, ganó Moss, superando por más de cinco minutos a la Ferrari de Hawthorn. En Monza, Vanwall venció a Ferrari, con Brooks primero delante de Hawthorn y Phil Hill. El epílogo del campeonato se escribió en Casablanca, en el Gran Premio de Marruecos, teatro del accidente mortal de Lewis-Evans con Vanwall. Moss ganó, pero Hawthorn, que fue segundo, logró arrancarle por un solo punto la corona de Campeón Mundial al ganador de la carrera.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS GT CARRERA

275 GTB/C, deportiva de raza

1965: Entra en pista la heredera de la GTO. Derivada de la GTB de ruta, es la GT preferida por los pilotos privados, y se ubica tercera absoluta en Le Mans.



La línea de la 275 GTB/C recuerda, de conjunto y en muchos detalles, a la célebre 250 GTO.

El motor es el clásico 12 cilindros Ferrari.

Representante de la raza de las Ferrari más tradicionales, aquellas con motor delantero y tracción trasera, la 275 GTB/C fue un excelente caballito de batalla para los pilotos privados de la casa de Maranello en la segunda mitad de los años 60.

UNA DE LAS MAS FAMOSAS GRAN TURISMO FERRARI

Derivada directamente de la 275 GTB de ruta, la GTB/C fue una de las más famosas Ferrari Gran Turismo, y ganó ese honor en las pistas, tal vez mucho más que otros vehículos nacidos expresamente para las competiciones. Por otra parte, si no hubieran sido las dos 275 GTB/C conducidas por Courage-Pike y Noblet-Dubois, ¿quién habría mantenido el honor de la Ferrari en Le Mans 1966? Después del retiro de las sport y de los prototipos de Maranello, las únicas Ferrari que vieron la bandera a cuadros fueron precisamente las GTB/C, números de chasis 9035 GT y 9027 GT, octava y décima absolutas, respectivamente.

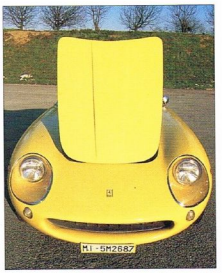
DESDE EL PRINCIPIO LA 275 GTB/C SE ACOSTUMBRO A GANAR

Pero no fue ésa la primera vez para las hermosas 275. Ya

TRADICION GRAN TURISMO

Pocos autos tienen antepasados tan ilustres como la 275 GTB/C. Deriva directamente de la raza de las 250 GT Competición, las Gran Turismo más lindas y ganadoras en la historia de las carreras deportivas. Fue una serie de modelos con el mismo nombre, pero muy distintos entre sí, producidos entre 1956 y 1964, y hoy recordados con sus legendarios apodos: Tour de France (TDF), Berlinetta Paso Corto (SWB) y, obviamente, la mítica GTO. Como en el caso de las 275 GTB/C, se trataba de vehículos destinados a los pilotos privados y escuderías, pero en alguna ocasión fueron usadas, no oficialmente, por la propia Casa de Maranello.

Los faros eran carenados para mejorar la aerodinámica.



Los interiores eran muy austeros.

La vista de tres cuartos y desde atrás realza una línea inconfundible.

Arriba, la 275 GTB/C en las 24 Horas de Le Mans de 1966, con la pareja Courage-Pike, que llegó octava absoluta. Abajo, la imponente trompa.

el año anterior el auto conducido por Mairesse-"Beurlys", uno de los tres preparados oficialmente por la Escudería y atendidos por la Ecurie Francorchamps, había ganado su clase y obtenido el tercer puesto absoluto.

UN ESTRECHO PARENTESCO CON LA MITICA 250 GTO

La 275 GTB/C derivaba directamente de la Gran Turismo que contribuyó, más que cualquier otra, a crear el Mito del Cavallino: la 250 GTO. Un vínculo no tanto técnico sino ideal. La 275 GTB/C era una solución obligada, luego de que, en 1964, las autoridades deportivas no habían homologado la 250 LM en la categoría Gran Turismo, confinándola entre los prototipos. Así, y a toda velocidad,

Le Mans, 1966: la 275 GTB/C de Noblet-Dubois delante del Ford MkII de Amon-McLaren. Llegarán, respectivamente, décimos y primeros.

La toma para la circulación de aire en el habitáculo, vista desde adentro (a la izquierda) y desde afuera (a la derecha).

hubo que encontrar una solución a ese contratiempo. Y la 275 GTB/C entró en la historia de las 24 Horas de Le Mans, justamente la carrera a la que, en parte, debía la 250 LM su nombre.

CON LA GTB/C SE CERRO LA EPOCA DEL PILOTO NO OFICIAL

Fue un auto de grandes éxitos, y, además, cerró una época que no se volvió a repetir: la de los pilotos privados de alto nivel. Corredores semioficiales, que competían como independientes para cumplir el reglamento que, para las GT, estipulaba la participación de los amateurs, inscritos en escuderías privadas. La realidad, obviamente, era muy distinta, al punto que, como ya había pasado anteriormente con las 250 GTO, algunas GTB/C salían de la escudería sólo para participar en las carreras, pese a ser propiedad de algún club de pilotos privados, como Ecurie Francorchamps de Bélgica, o Maranello Concessionaires de Inglaterra.

ALUMINIO, PLEXIGLAS Y ALEACION DE MAGNESIO

El nombre 275 GTB/C debe reservarse para los doce automóviles realizados en 1966: más livianos en el cuerpo del vehículo, con vidrios de plexiglás y uso abundante de aleaciones, y modificados en el motor con partes de magnesio. El motor, capaz de entregar 275 CV, sólo disponía de tres carburadores (como los vehículos de serie) para respetar la ficha de homologación. Aunque, pensándolo bien, los

1965-67: LOS RESULTADOS DE LA 275 GTB/C

Carrera	Pilotos	Resultado clase	Resultado absoluto
1965			
24 Horas de Le Mans	*Mairesse-"Beurlys"*	*1°*	*3°*
1966			
Targa Florio	*Marchesi-Sinibaldi*	*1°*	
24 Horas de Le Mans	*Courage-Pike*		*8°*
	Noblet-Dubois	*2°*	*10°*
Tourist Trophy Nassau	*P. y R. Rodríguez*		*2°*
1967			
24 Horas de Le Mans	*Spoerry-Steinemann*	*1°*	*11°*

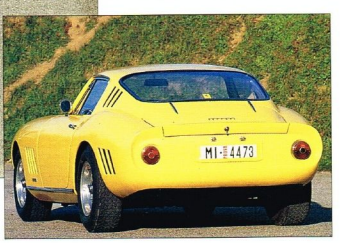
FICHA TECNICA

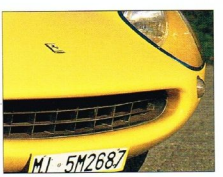
Motor: delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 58.8, cilindrada 3285.7 cm³, compresión 9.8:1

Distribución:	monoárbol por bancada, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN 3 ("clientes" '65) y 3 carburadores Weber 40 DF 3 ("clientes" '66)
Potencia:	300 CV a 8000 rpm en 1965 (350 CV "casa"), 275 CV a 7700 rpm en 1966
Cuerpo vehículo:	berlinetta 2 asientos, chasis de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	7.00 x 15", llantas de aleación
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Dimensiones:	4,32/1,72/1,20 m, dist. entre ejes: 2,40 m
Peso:	1000 kilos

Unidades prod.: 12 "Clientes" y 3 "Casa"-(1965); 12 "Clientes" (1966)

Números de chasis: 1965, "Clientes", 6021, 7271, 7307, 7407, 7421, 7437, 7477, 7517, 7545, 7263, 7641, 7577; "Casa", 6701, 6885, 7107. 1966, "Clientes", 9007, 9015, 9027, 9035, 9041, 9051, 9057, 9063, 9067, 9073, 9079, 9085.





vehículos de 1966 eran una mezcla entre las doce GTB para "Clientes" y las tres GTB de la "Casa", realizadas en 1965 por Ferrari ante la imposibilidad de correr en Le Mans con la 250 LM.

LAS VERSIONES "CLIENTE" TENIAN LA CARROCERIA DE ALUMINIO

Las "Clientes" eran 275 con la carrocería totalmente de aluminio y motor de 300 CV, equipado con seis carburadores. Entre las tres 275 GTB "Casa" fue legendaria la del chasis número 6885 GT, la más potente jamás realizada (tenía más de 350 CV). Llegó tercera absoluta en las 24 Horas de Le Mans de 1965. Pero, sobre todo, llevó a Mike Parkes desde Maranello a la Nürburgring en ruta abierta, llegó cuarta en los Mil Kilómetros alemanes, y luego volvió a casa. Una verdadera Gran Turismo.

La 275 GTB/C era una Ferrari que iba a contramano de la tendencia de construir GT cada vez menos ruteras y más de competición. Las competencias en ruta estaban en la filosofía de estas berlinettas. Hasta participó en un Rally de Montecarlo, algo inusual para una Ferrari: fue en 1966, con Giorgio Pianta y Roberto Lippi, que abandonaron. Un automóvil de otra época: irrepetible, como irrepetibles son también aquellos años.

Una carrocería lindísima, cómoda entre las chicanas de Montecarlo y los curvones de Monza. La línea está dominada por las curvas y permite velocidades muy elevadas.

Dino 246, la pequeña GT

1969: nace la primera Gran Turismo de Maranello con motor trasero de 6 cilindros.

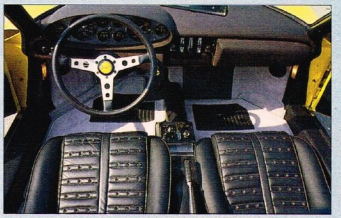
Fue la primera Ferrari de gran difusión.

La idea de la Dino GT y GTS nació en la segunda mitad de los años 60, por el deseo de la Ferrari de llegar a un público más amplio, y para contrarrestar la competencia en aumento del Porsche 911. El auto alemán se había acercado a los niveles de rendimiento de los autos de Maranello, pero con cilindradas y precios bastante inferiores. La nueva Gran Turismo tenía que ser una Ferrari

en todo, pero en escala reducida, repitiendo un poco la idea de la Ferrarina-Asa de 1000 cm³ y del prototipo de 6 cilindros realizado por la Innocenti. Para la nueva pequeña Gran Turismo se decidió desarrollar el motor Dino V6 proyectado por Vittorio Jano y adaptado a la producción en serie por el diseñador Franco Rocchi. Paralelamente, se le dio vida al logo Dino, no sólo para honrar la memoria del inspirador del proyecto, Dino, el hijo de Enzo Ferrari, sino, sobre todo, por la costumbre de la compañía de no exponerse poniendo su marca en novedades consideradas revolucionarias. En este caso se trataba de un motor con menos de 12 cilindros y ubicado en posición trasera central, en vez de delantera. Una decisión que hoy es más que entendible, pero que en aquella época les pareció escandalosa a muchos puristas, indignados por esa Ferrari tan lejana de las mejores tradiciones de la casa.

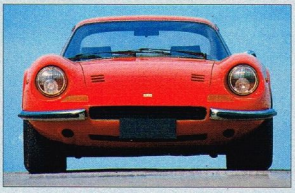
NACIO COMO DINO 206 Y SOLO EN 1969 SE LLAMO 246

El vehículo nació en 1968 con el nombre de 206 GT. La carrocería fue diseñada por Pininfarina y construida, enteramente en aluminio, por Scaglietti de Módena. El motor era un 6 cilindros en V a 65° ubicado en posición trasera transversal, con una cilindrada de 1987 cm³ y una potencia de 180 caballos. Luego de una muy bre-



Arriba, el interior de la Ferrari Dino 246 GT era idéntico al de la GTS con techo removible.

La Dino 246 GT tenía una línea sinuosa que hizo escuela.



La GTS era particularmente apreciada en el mercado estadounidense.

ve producción de la 206 GT, en 1969 entró en escena la Dino 246 GT con cilindrada aumentada a 2418 cm³. Si bien parecían mínimas a simple vista, en realidad las diferencias con la anterior versión eran profundas. Comenzando por la carrocería, construida en acero, con sólo las puertas y el capot de aluminio, y por la distancia entre ejes (paso), que había sido alargada en 6 centímetros para permitir la ubicación de un embrague más robusto. El consiguiente aumento de peso, de casi ochenta kilos, fue compensado por el incremento de potencia en casi diez caballos.

La alimentación contaba con tres carburadores de doble cuerpo, alojados en el centro entre las dos tapas de cilindros, ambas equipadas con dos árboles de leva cada una. El chasis mantenía las características típicas de la producción Ferrari: estructura tubular con elementos de sección oval reforzada por caños de sección más ancha y rectangular.

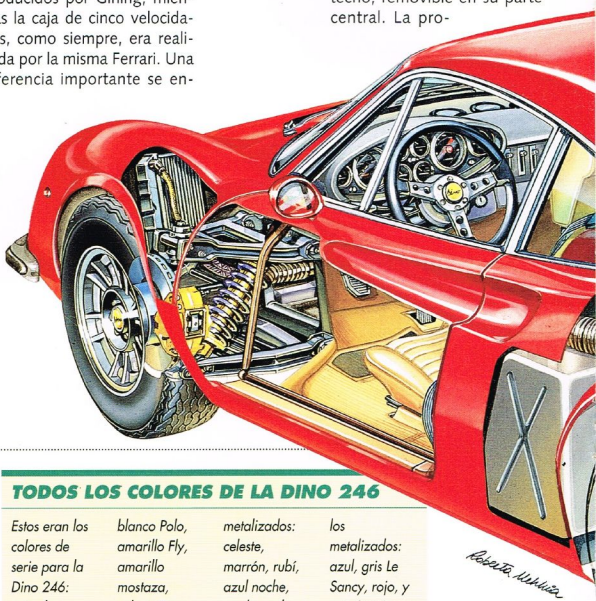
UN CLASICO CHASIS DE CAÑO, UNA CARROCERIA NOVEDOSA

La suspensión trasera y el motor, además, estaban sostenidos por dos pequeños chasis separados. Bajo el chasis, a la altura del habitáculo, un panel de fibra de vidrio protegía los puntos más expuestos. Los frenos, discos con doble circuito y servoasistidos, eran producidos por Girling, mientras la caja de cinco velocidades, como siempre, era realizada por la misma Ferrari. Una diferencia importante se encontraba en el block del motor, que era de fundición, en vez de aluminio, y producido por la Fiat en Turín.

La primera serie de la 246 estaba identificada en fábrica con la letra L. Fue seguida, a fin de 1969, por una segunda serie M, que presentaba numerosas modificaciones de orden estético.

EN 1972 LLEGO LA VERSION CON TECHO QUE SE ABRIA

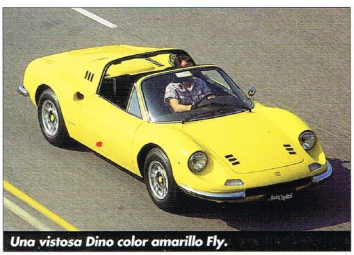
En el año 1972 debutó, en el Salón de Ginebra, la versión GTS, que llegó para llenar un vacío en la oferta de la Ferrari y que repetía la fórmula del techo, removible en su parte central. La pro-



FICHA TECNICA

Motor:	trasero central-transversal, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 92,5 x 60, cilindrada 2418 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza por bancada
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo Weber 40 mm
Potencia:	195 CV a 7600 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé/spider 2 asientos
Tracción:	trasera, cambios de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos
Dimensiones:	4,15/1,70/1,11 m, dist. entre ejes: 2,34 m
Peso:	1080 kilos GT (1100 kilos GTS)
Velocidad máxima:	245 Km/h
Unidades producidas:	3761: 2487 GT, 1274 GTS
Números de chasis:	GT (marzo 1969-enero 1974) 00402-01116 (primera serie), 01118-02130 (segunda serie), 02132-07650 (tercera serie); GTS (febrero 1972-julio 1974) 03408-08518

Opcionales de la época: levantavidrios eléctricos, interiores de cuero, aire acondicionado, tapizado central de las butacas en paño, pintura metalizada, colores fuera de serie



Una vistosa Dino color amarillo Fly.

TODOS LOS COLORES DE LA DINO 246

Estos eran los colores de serie para la Dino 246: rojo claro, langosta de mar (rojo Dino), bordeaux, blanco Polo, amarillo Fly, amarillo mostaza, celeste Dino, azul Caracalla (oscuro), plata, negro, rojo; y los siguientes metalizados: celeste, marrón, rubí, azul noche, verde medio, verde pino. Fuera de serie: azul ultraoscuro, y los metalizados: azul, gris Le Sancy, rojo, y oro. Interiores: beige o negro; a pedido y con sobreprecio blanco o rojo.

yó sobre una larga serie de modelos de la Ferrari en los años siguientes, empezando por la BB 512 y llegando hasta la 288 GTO.

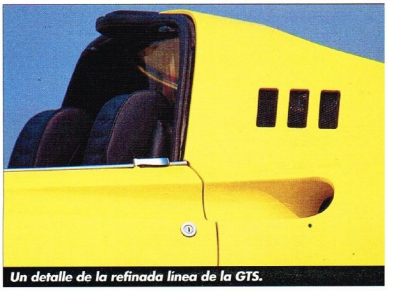
El motor V6 2418 cm³ de la Dino estaba montado detrás del habitáculo en posición transversal.

ducción de la Dino 246 terminó en enero de 1974 para la GT, y seis meses después para la GTS. La Ferrari Dino fue una de las deportivas más lindas de su época. Su estilo de líneas curvas influ-

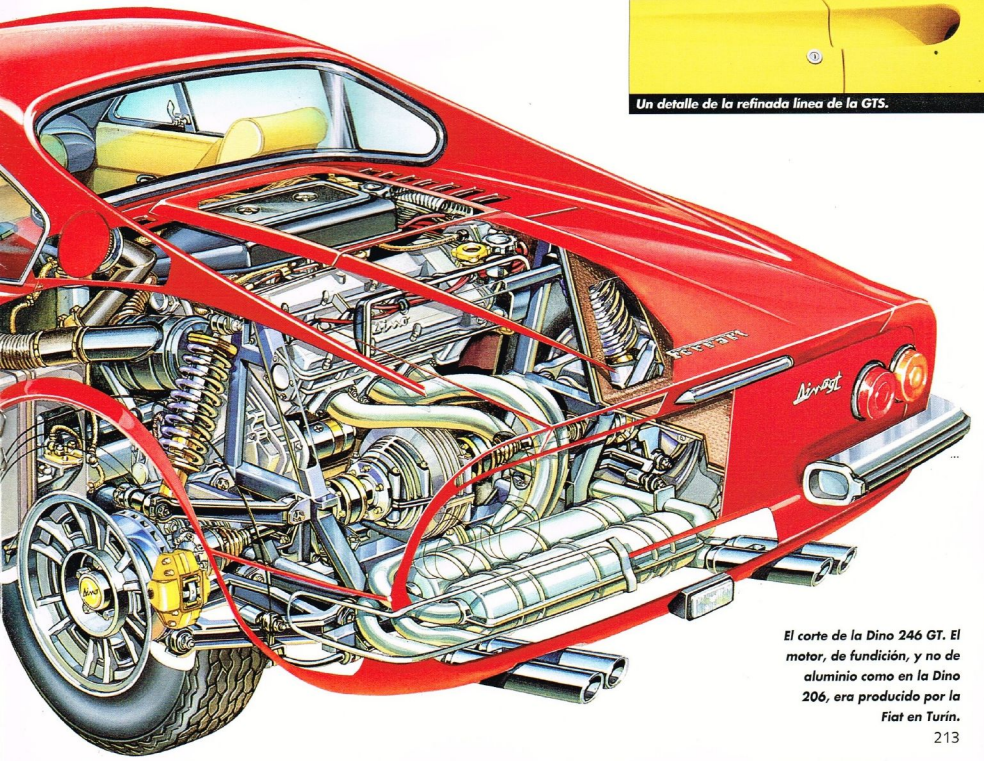
UNA VERDADERA FERRARI CON UNA MECANICA "POBRE"

Se trata de una de las más representativas Gran Turismo italianas, a pesar de tener una mecánica que quizá no estuvo en el nivel de las Ferrari de mayor cilindrada.

Luces traseras y paragolpes separados.



Un detalle de la refinada línea de la GTS.



El corte de la Dino 246 GT. El motor, de fundición, y no de aluminio como en la Dino 206, era producido por la Fiat en Turín.

LA FABRICA

Sección Fundición

Completamente reconstruida en 1993, ahí sólo se realizan los componentes en aleación de aluminio, los más difíciles.

En otras empresas la consideran el purgatorio de la fábrica, un lugar de castigo. Aquí en la Ferrari, en cambio, son los obreros que piden ir a trabajar en la fundición. Porque, a diferencia de otras secciones de la Ferrari, aquí cuenta el aporte del hombre, su capacidad." Estas son palabras de Sesto Pressi que trabaja en Ferrari desde 1969, y que desde 1984 es responsable de la fundición de Maranello.

En la Fundición Ferrari se cuida mucho la limpieza.

UNA SECCION DONDE CUENTA EL APORTE HUMANO

Una persona enamorada de su trabajo, como muchas otras en la Ferrari: cada Navidad, para saludar a sus amigos, Sesto Pressi les regala un pesebre de metal fundido. La misma aleación de aluminio que se usa en el block de los motores de las Ferrari de serie y de Fórmula 1. La fundición de la Ferrari es nueva: fue reconstruida casi completamente en 1993. Con respecto a la anterior, cambió casi todo: sólo la fundición en matricería se sigue haciendo como antes. Se cuela en una matriz la aleación de aluminio, la más difícil de trabajar. El acero, en cambio, se funde en otras empresas, así como las llantas, el cárter y el aluminio que no necesita un tratamiento de caída sino sólo de fusión a presión, mucho más rápida de realizar. En la sección trabajan cien personas, incluyendo los empleados administrativos. Los responsables del trabajo usan uniformes de color *bordeaux*, mientras que los obreros utilizan ropa azul. Una distinción típica de una fábrica japonesa. En el fondo, la fundición de la Ferrari es, en cierto modo, una sección experimental o, como se dice en el lenguaje del marketing –que debe utilizar términos del mundo de las competiciones–, "piloto". No existe un jefe en el sentido clásico de la palabra, sino "círculos de calidad", un clásico de las industrias niponas desde comienzos de los años 40. Inclusive hay grandes pizarras en las que los obreros sugieren mejoras o denuncian pérdidas de productividad.

EN LA FUNDICION FERRARI, MUJERES Y "CIRCULOS DE CALIDAD"

En la fundición trabajan también algunas mujeres, y una de ellas escribió en una pizarra la palabra Ferrari con la barra superior de la "efe" larga, justo como en el logo oficial. El de la fundición es un trabajo duro, pero también espiritual. De hecho, se habla a menudo de "almas": son las que sirven para hacer

El aluminio fundido debe mantenerse siempre a la temperatura correcta.

La terminación de cada matriz se hace manualmente para evitar que aparezcan imperfecciones en el curso de la fundición.

las matrices de las que, luego, saldrán las piezas.

PARA LA F50 Y LAS FORMULA 1 SOLO FUNDICIONES HECHAS A MANO

La capacidad de usar bien las propias manos, de hacerlo con experiencia y seguridad –explica Pressi–, es muy importante en las terminaciones. Es lo mismo que un ama de casa haciendo pastas: un pequeño error basta para que todo se eche a perder. Además, es un trabajo rudo pero también delicado: como ocurre con las mujeres, nunca hay que maltratar un metal." Las fundiciones de la F50, por ejemplo, se hacen a mano. Como en la sección para las F1, oculta de la vista de los visitantes, donde nacen las monoplazas para el Mundial y se emplean los obreros más expertos, verdaderos artesanos del sector.

LAS PIEZAS DE LA T2 NACEN EN UNA SECCION ESPECIAL

Es una fundición dentro de la fundición, donde la producción es autónoma. Para entender la precisión y la velocidad con que se trabaja en la fundición de la F1, basta saber que las cajas con las que se hacen las matrices que darán vida a las "almas" están hechas de madera, mientras que para todas las otras Ferrari son de resina o metal. En la sección F1, desde el diseño a la pieza terminada apenas pasan tres meses: un tiempo de Gran Premio, que se consigue gracias a la estrecha colaboración entre modelista y autor del proyecto.

LA UNICA SECCION CON 2 TURNOS DE TRABAJO

Contrariamente a lo que pasa en todas las otras secciones de la fábrica, en la fundición Ferrari se trabaja en doble turno, porque el turno de noche es menos productivo. El primer turno comienza a las 5,30 de la mañana y termina a las 13. El segundo comienza a las 13 y corta a las 20,30. La fundición de la casa de Maranello es también un ejemplo de tecnología para las casas rivales. tan sólo el 30% de la arena utilizada en las coladas se tira, mientras que el otro 70% se vuelve a utilizar. En la fundición del Cavallino la tapa de cilindros se realiza de una sola manera: con el cielo del pistón hacia arriba. Se producen 60 por día. Además, aquí se hacen el block del motor y la caja del diferencial para las Maserati.

Colar el aluminio fundido es una operación importante y delicada.

Las Ferrari de rally

De la 275 GTB/C de Giorgio Pianta a la 308 GTB de "Lele" Pinto y Jean-Claude Andruet: todos los modelos de las "rojas" de rally, con precios de los 5 a los 30 dólares.

La 275 GTB/C de la Brest Model de Pésaro, a la izquierda, es en escala 1/43 y reproduce el vehículo que corrió en el rally de Montecarlo de 1966.

Una Ferrari que participe en un rally es un caso sumamente raro. Giorgio Pianta fue el primero en intervenir en este tipo de competencias con un vehículo del Cavallino: fue en Montecarlo, en 1966. Dos modelos han sido dedicados a esta experiencia y a la 275 GTB/C amarilla que en aquella ocasión fue manejada por quien actualmente es responsable de las actividades deportivas del Grupo Fiat.

LA PRIMERA FERRARI DE RALLY FUE UNA 275 GTB/C

El ejemplar de la Best Model de Pésaro es rico en detalles, a pesar de la escala 1/43 que no siempre permite una precisión absoluta. Están todos los aspectos que diferenciaban esta unidad de las otras 275 GTB/C y GTB/4 de ruta y destinadas a las carreras en pista: la doble salida de aire en el capot del motor, los cuatro faros suplementarios montados sobre un caño de acero que encierra la parrilla central, el espejo externo Cromodora, ubicado en el guardabarros izquierdo, el tercer limpiaparabrisas para usar en caso de ruptura de los dos principales, instalado en el techo. No falta ni siquiera la chapa (MI 766636), mientras que las llantas son la versión de chapa, con tuerca mariposa central.

EN 1978 EN MONTECARLO UNA 308 GTB GRUPO 4

La segunda Ferrari que recorrió los caminos de tierra de un rally fue la 308 GTB, que comenzó en 1978 una afortunada carrera, cuando un personaje hoy ligado al Grupo Fiat, Raffaele "Lele" Pinto, participó en el Rally de Sanremo con una versión Grupo 4 (con guardabarros más anchos) de la berlinetta diseñada por

QUIEN LAS PRODUCE Y QUIEN LAS VENDE

***Vitesse**: importadas y distribuidas por La Mini Miniera, via C. Vinaj 25, 12100 Cuneo, tel. 0171-344420. **Equipe Tron**: via De Amicis 4, 17025 Loano (SV), tel. 019-669883. **Bburago**: via G. Galilei 5, 20060 Burago di Molgora (MI), tel. 039-60861. **Claudio Riva**: via del Salice 13, 17025 Loano (SV), tel. 019-673256. **FDS**: via Cupa Terracina 33, 80100 Napoli, tel. 081-624947.*

Pininfarina. La Polistil fue la primera en reproducir este vehículo, del que ya tenía en catálogo la versión base, en escala 1/25.

El ejemplar de rally se diferenciaba por los faros suplementarios, las llantas de aleación con neumáticos más anchos y los letreros del sponsor Liza. Se trata de un modelo bastante raro que puede tener un valor de más de 35 dólares, en perfectas condiciones. Sólo en 1993 la portuguesa Vitesse encaró la realización de las 308 GTB de rally versión Grupo 4 y Grupo 3 (con los guardabarros de serie). En el catálogo ya hay once versiones diferentes de la Ferrari más gloriosa en rally, todas realizadas en series limitadas de no más de cinco mil unidades. Además del auto de Pinto-Penariol que participó en el Rally de Sanremo, están las versiones Grupo 4 de Jean-Claude Andruet y de Liviero en la Targa Florio 1981; las 308 GTB edición 1982 de Tognana en el Rally de Sanremo, Pregliasco en el Rally de las Cuatro Provincias, Andruet en el Tour de Córcega y en el Tour de Francia con los colores Pioneer.

HAY TAMBIEN UNA 308 GTB IMSA QUE CORRIO EL RALLY DE MONZA

La Vitesse completa su oferta de Ferrari de Rally en escala 1/43 (30 dólares) con la conducida por Tony Fassina en el Rally de la Lana 1983, la de "Lucky" en el Piancavallo 1984 y la de Ormezzano en el Rally de la Lana 1985, todas con espejos externos, faros suplementarios, llantas en aleación de diferentes marcas (Cromodora o Speedline), butacas anatómicas, roll-bar, limpiaparabrisas y antena para las comunicaciones. Pasando a los kits de armado, hay que señalar los de Team 80, Equipe Tron, Riva y FDS, de metal o resina dedicados a los mismos modelos propuestos por la Vitesse, y además la 308 GTB IMSA que participó en el Rally del Autódromo de Monza, con Pinto al volante.

PARA LOS MODELOS DE JUGUETE, PRECIOS DE 5 DOLARES

Entre los modelos de juguete hay alguna propuesta de la Bburago (así, con dos B) (sin grandes pretensiones de fidelidad, pero con un precio reducido, de 5 dólares), en escala 1/43 y 1/24.

La oferta de modelos Ferrari 308 GTB que participaron en rallies es abundante. La escala más común es la 1/43.

Attilio Cairati, enamorado del Cavallino

Al artista de Varese le gusta pintar las "rojas" de carrera de los años 60, cuando él era joven y las veía ganar en todas las pistas.

Attilio Cairati es un artista inspirado por las sugestiones de la memoria, que a menudo sustenta con documentos fotográficos para una mayor precisión histórica. Sus temas preferidos son los vehículos sport y prototipo de fines de los años 60 y las monoplazas de Fórmula 1 de la misma época, cuando las carrocerías todavía no se habían echado a perder con las inscripciones publicitarias. O los pilotos, retratados en sus expresiones más significativas, las que aún se podían ver antes de la llegada de los cascos integrales. Pero la verdadera pasión de Cairati es la Ferrari, en todos sus aspectos.

Attilio Cairati nació en Gallarate el 15 de diciembre de 1943, está casado y es padre de dos hijos; desde siempre es un apasionado de los motores, dedicado a retratar autos desde 1989, después de experiencias en otros campos.

Dos mecánicos del Equipo Carreras Ferrari controlan el 12 cilindros boxer de una monoplaza de Fórmula 1.

EXPOSICIONES HASTA EN TOKIO Y LONG BEACH

Además de una serie de muestras (entre ellas, las de Tokio y Long Beach), Cairati cuenta en su producción con pinturas publicadas en los suplementos de la *Gazzetta dello Sport*, dedicadas a la Fórmula 1, y cuadros para los calendarios Nardi de 1991 y 1992. Actualmente, algunas de sus obras están expuestas en Rossocorsa, de Cormano, Tino Brambilla, en la calle Brera de Milán, y en Maranello Rosso, de San Marino. Su pintura utiliza como soporte el papel, la tela y la madera, sobre los cuales usa distintas técnicas, como la acuarela para las pinturas sobre papel y tela, a menudo

Cuarenta años separan las dos monoplazas Ferrari que reciben la bandera a cuadros: 1950 y 1990.

reproducidas en litografías que dieron vida a series como "Manejando bajo la lluvia".

EN SU ESTILO SE RECONOCE LA INFLUENCIA DEL POP ART

Esta técnica le permitió dejarse inspirar por el Pop Art norteamericano y sus mejores intérpretes: Attilio Cairati, sin embargo, lo elaboró a su manera, trabajando no en vertical sino en un plano horizontal o sobre paneles de madera con forma, que representan sin duda uno de los productos más novedosos del artista lombardo. Esto le permite realizar obras de gran tamaño, a veces en escala real, y aplacar su carácter impaciente. Cairati utiliza también la técnica del acrílico, usando un óleo sintético que seca más rápidamente que los colores tradicionales. Para sus dibujos, en especial aquellos de dimensiones más generosas, Attilio Cairati parte de un dibujo completo, hecho a la acuarela, que es fotografiado y proyectado sobre el panel de madera. Luego, los contornos son recortados siguiendo la imagen proyectada, de manera que la pared le sirve de fondo a la obra. Las vetas de la madera se recubren con algunas manos de pintura blanca. Los colores del vehículo y del vestuario del piloto son intensos y sobresalen decididamente entre los demás elementos de la obra, favorecidos además por las sombras, que son oscuras, casi negras.

De esta manera, los cuadros de Cairati reciben cierta profundidad de conjunto. Y la obra parece viva, como una escultura.

CARACTER DE ARTISTA

Rara vez Cairati acepta trabajar por encargo de particulares. Pero si alguien lograra interesarlo personal o emotivamente en un modelo con una historia especial, manejado por alguno de sus pilotos preferidos, podría convencer al artista para que pinte un cuadro sólo para él. El precio de la obra debe ser negociado en cada caso, según las dimensiones y el tiempo necesario. En general, podría calcularse que una acuarela de 40 por 50 centímetros tiene un costo de 500 dólares, mientras que una tabla de madera de las mismas dimensiones no baja de los mil dólares.

Attilio Cairati vive y trabaja en Gallarate (Varese), en la calle Cavallati 9. Su número telefónico es: 0039-0331-790284.

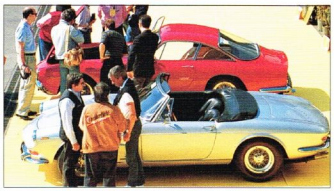
Enzo Ferrari retratado con su clásico "Borsalino", que no abandonaba jamás.

Jean Alesi, a la derecha, y la largada de unas 24 Horas de Le Mans, a la izquierda.

LOS CLUBES

Ferrari Owners' Club Milán

Reservado para quien posee una deportiva del Cavallino, el Ferrari Owners' Club Milán organiza reuniones espectaculares.

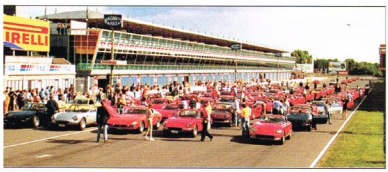


En las reuniones organizadas por el Ferrari Owners' Club Milán abundan las Ferrari lindas y raras. Arriba, tres copas que esperan ser entregadas a sendos aficionados.

Nacido por voluntad de dos hermanos milaneses, Marco y Giorgio Ferrari, para darle a la capital lombarda un club reservado exclusivamente a los dueños de Granturismo del Cavallino, el Ferrari Club Milán fue inmediatamente reconocido por la Casa: la comunicación de su registro (número 82 en la lista oficial de los clubes Ferrari) tiene fecha 27 de diciembre de 1989, a pesar de que la actividad social comenzó recién en 1990.

80 SOCIOS, ENTRE ELLOS: GIGI VILLORESI Y MIETTA ASCARI

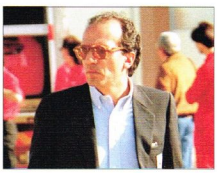
A menudo los socios del Ferrari Owner's Club Milán se encuentran en la cercana pista de Monza.



Entre los nombres de los casi 80 socios figuraron también algunos famosos del mundo de los motores (como el desaparecido Gigi Villoresi y la señora Mietta Ascari), además del conocido futbolista Daniele Massaro. Fue un gran mérito del incansable Marco Ferrari la capacidad de reunir una amplia y preciosa variedad de vehículos, propiedad de los socios: desde las F40 a las Testarossa, las 512 BB, las históricas 250 GT California y Dino 246. La reunión más linda organizada por el club, bautizada las 48 Horas de Monza, reunió en el autódromo lombardo, el 26 de mayo de 1991, nada menos que a 156 Ferrari, entre ellas trece F 40. Además, se realizó un concurso de elegancia entre los ejemplares de época. El gran éxito de esa reunión le permitió al club milanés ganar el trofeo asignado por el Ferrari Club Italia a la mejor reunión organizada en 1991 dentro de los confines nacionales

HOY LA SEDE DEL CLUB ES LA CONCESIONARIA ROSSO CORSA

Otras manifestaciones, de carácter deportivo, turístico y cultural, se realizan periódicamente según un calendario que organizan Marco Ferrari y los demás socios, para encontrarse junto a sus autos.



Desde 1990, por voluntad de Marco Ferrari y de los socios, se publica el *Ferrari Club Milán News*, una gaceta de la actividad social que se envía a todos los socios. Desde 1996 la sede del club, que tomó el nombre de Ferrari Owners' Club Milán, se encuentra en la concesionaria Rosso Corsa de Giorgio Schoen, en Cormano, que en los días anteriores al GP de Italia 1995 presentó a los socios la nueva F50, con la asistencia de Gerhard Berger.

Arriba, Marco Ferrari, y abajo Massimo Baldi.

COMO INSCRIBIRSE

La inscripción al Ferrari Owners' Club Milán está abierta a los socios de Milán y de las zonas aledañas, que sólo tienen que acreditar la propiedad de una Ferrari. El pedido debe ser enviado a Rosso Corsa, via Po 75, 20032 Cormano (MI), Te. 0039-02-66300929. Después de un período de prueba de un año se pasa a pertenecer al Club con todos los derechos. La cuota es de 370 dólares por año, de los que 65 se destinan al Ferrari Club Italia. Las ganancias son invertidas en reuniones y encuentros sociales.

Ferrari Club Milano

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

GP de Canadá 1978: Gilles Villeneuve precede a John Watson y Alan Jones.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Monoplaza 312 T3,
el Cavallino de Villeneuve y Reutemann

Producción,
vuelve el mito de la Testarossa

Gioachino Colombo,
el padre del V12 de Maranello

Modelismo,
las obras maestras de Carlo Brianza